

Ribarski brodovi tvornice

Ing. Mirko Posavec, Zagreb

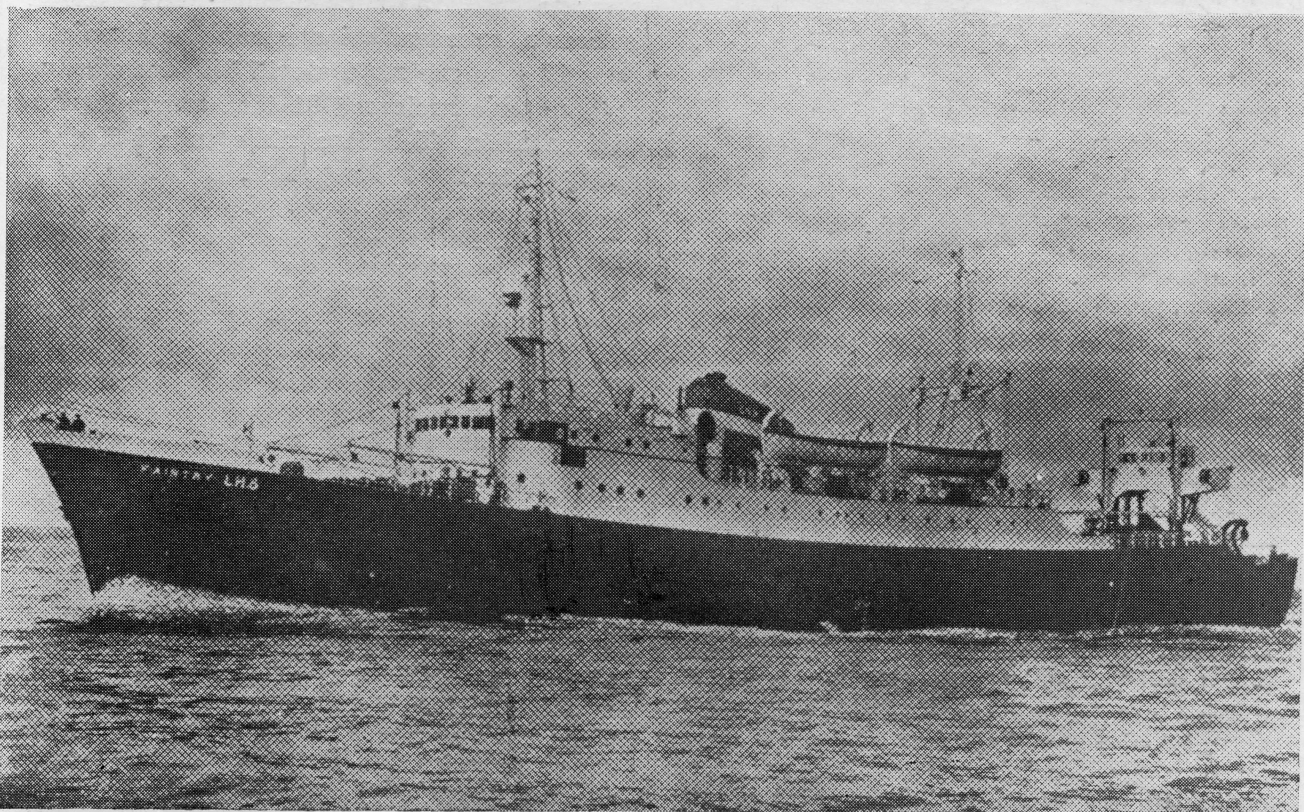
Razvoj brodova-tvornica kao posebnog tipa ribarskih brodova doveo je do znatnog komercijalnog zamaha i izazvao mnogo diskusije. Iako ideja ima ispravan ekonomski temelj i tehnički je provedena, ona je imala znatan utjecaj na tradicionalno projektiranje kočara za debelo more kao i na njihove operacije.

Pod pojmom brod-tvornica misli se prije svega na brod, koji lovi, čisti, komada i sprema ribu u kutije ili smrzava, tako da je ona sposobna da se odmah izruči potrošaču, ili je pak pretvara u brašno, odnosno vadi iz njenih jetara ulje. Ima i posebni tip broda tvornice, kao što je onaj za preradu kitova ili pak kao što je plivajuća tvornica haringina ulja.

Prvi i danas jedini brod u Britaniji specijalno kao brod-tvornica je »Fairtraj«. Građen je na temelju iskustava dobivenih radom velikog eksperimentalnog broda-tvornice »Fairfree«. To je bivši minolovac na kome je prvom pokušano krmno dubinsko kočarenje. Iskustva u nacrtu i radu ovakvih brodova dovela su do zaključka, da je

nesmisao graditi ih kao super-kočare. Oba su stoga sasvim novi tip broda s jedinstvenim karakteristikama. Kočarenje se vrši kroz otvor na krmi, što brodu daje više izgled tegljača nego kočara, koji normalno povlači mrežu preko boka. Linije broda odražuju ovu temeljnu razliku.

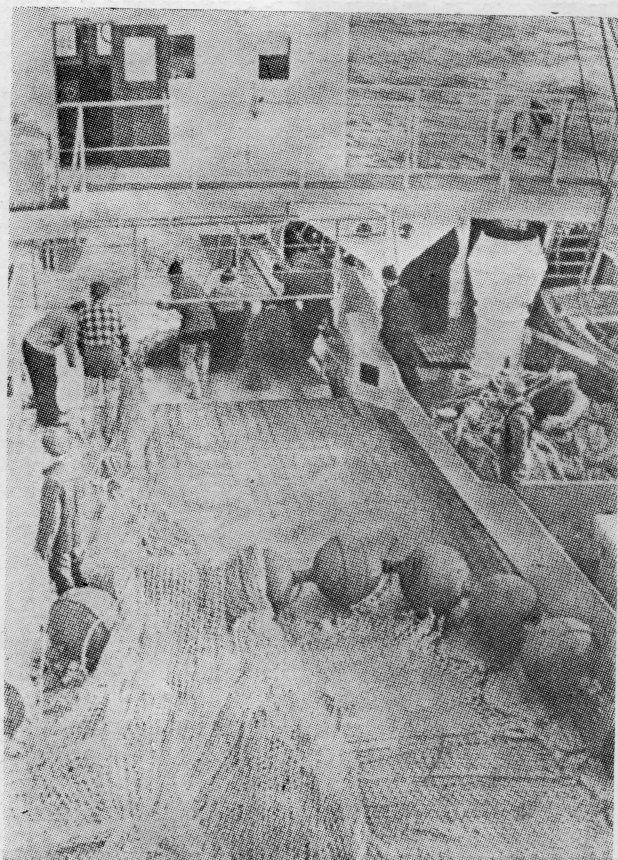
Povlačenje mreže kroz otvor na krmi daje mnoge prednosti i svi su izgledi, da će stara metoda povlačenja zbog toga ubrzo nestati s dubinskih kočara. Krmni otvor ima oblik obog na kitolovnim brodovima-tvornicama. Dosad se nije pokazalo potrebnim graditi ribarske brodove-tvornice dužine ispod 60 metara zbog toga, što ih na stražnjoj palubi treba snabdjeti znatnim brojem uređaja, za koje bi u tom slučaju bilo premano mjesta, a potrebno je izgraditi i dopunske prostorije za povećani broj posade i hladena skladišta. Vrlo je vjerojatno stoga, da će budući brodovi tvornice imati dužinu od 75 metara s relativno velikom širinom od 13—14 metara. Međutim ova veličina ne će biti na smetnju, budući da ovi brodovi ne će iskrcavati prerađevinu u rela-



M/b „Fairtry“ — najveći i najmoderniji brod - tvornica na svijetu

ativno plitkim ribarskim lukama, već u bilo kojoj drugoj luci, gdje će njihov vlasnik urediti skladišta. Uz to će oni uslijed svoje veličine moći loviti na moru i pod lošim vremenskim uslovima.

Kod običnih kočara strojevi su smješteni po sredini broda, ali nešto malo prema krmu, dok je prednji dio palube slobodan za ribarske operacije. Kod brodova-tvornica paluba za rad niža je od ostalog dijela, kako bi se na nju kroz otvor na krmu lakše dovlačila mreža. Nastambe su stoga smještene više prema pramcu. Za pogon ovakvih brodova uspješan se pokazao diesel-električni stroj, pa će se on primijeniti i kod budućih gradnji, ako do tada ne bude već uveden atomski pogon. Umjesto konvencionalnih propelera montirat će se Voith-Schneiderovi vijci, koji imaju svojstva običnih vijaka i vesla, čime se dobiva veća sposobnost manevriranja. Osim toga oni ne ugrožavaju mrežu. Pomoćni motori na takvim brodovima daju snagu strojevima za preradu, kao što su oni za filetiranje, konvejeri i t. d. Palubni pomoćni motori daju snagu za pogon vitla za dizanje mreže i raznih drugih dizalica. Postoje još i strojevi za rashladne uređaje, za rasvjetu i stале električne aparate. Položaj mosta za nadzor kočice, smješten iza uskog dimnjaka dozvoljava rukovodiocu kočice, da vidi naprijed i natrag s istog mjesta i da kontrolira električne pogonske i pomoćne strojeve kao i kretanje broda. Jednaki su aparati naime, montirani u kormilarnici kao i na kočarskom mostu.



Paluba na koju se izvlače mreže



Uvlačenje mreže s lovinom na brod

U prednjem dijelu broda nema skladišta za tovar, već se ono nalazi pozadi strojarnice, a tovar se ili dizalicama diže na palubu za mrežu ili se kroz pokrajnja vrata prebacuje u pakovaonicu, već prema potrebi i situaciji na gatu.

Kvalitete i prednosti ovakvih brodova uočio je i SSSR pa je prošle godine u kielskom brodogradilištu Howaldtswerke naručio 24 takve jedinice. Isporučeni su »Puškin« i »Gogolj«, a »Njerkrasov« i »Dobroljubov« nedavno su porinuti u more. I kod ovih se brodova mreža uvlači kroz otvor na krmu. Na tim će se tvornicama obavljati filetiranje, smrzavanje i spremanje u hladnjaču. Kroz 15 dana one mogu uloviti 365 tona ribe, od čega se dade proizvesti 91 tona smrznute ribe, 45 tona fileta, 45 bačava ribljeg ulja i 39 tona ribljeg brašna.

Brodovi tipa »Puškin« imaju dužinu od 74, a širinu od 13,5 metara, dok im je deplasman 3000 tona. MAN-ov četverotaktni stroj razvija 1900 KS. Po svemu se čini da su slični britanskom »Fairtrju« ili su u najmanju ruku primjenjena ista iskustva.

Ni Francuzi nisu htjeli zaostati za Britancima i Rusima pa su i oni o. g. izgradili dva broda tvornice od po 3000 tona s kapacitetom ribljeg skladišta od 1270 kub. stopa. Skladište za gorivo može primiti 535 tona nafte, a tankovi 90 tona bakalarova ulja. Brodovi su dugi 76, a široki 11,5 metara. Motor snage 1250 konja daje brzinu od 12,5 milja na sat.

Tako se na morima i oceanima u posljednje vrijeme umjesto malih ribarskih brodova sve više pojavljuju prave plivajuće tvornice za preradu i konzerviranje ribe, a romantični ribari sve se više pretvaraju u industrijske radnike.